

DOCUMENT DE POZIȚIE

privind dezvoltarea Aeroportului Internațional Henri Coandă București

În ședința din data de 3 martie 2021, Guvernul României a adoptat un [Memorandum](#) *privind aprobarea demarării analizelor preliminare de identificare a opțiunilor de dezvoltare a Aeroportului Internațional Henri Coandă București de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu sprijinul Grupului Băncii Mondiale, prin International Finance Corporation (IFC).*

Prezentul document dorește să vină în întâmpinarea eforturilor autorităților și exprime poziția Grupului de lucru pentru Turism al Camerei de Comerț Americane în România (AmCham România) cu privire la nevoia imperioasă de modernizare și dezvoltare a Aeroportului Internațional Henri Coandă București (OTP).

CONTEXT

Aeroportul Internațional Henri Coandă București este principala poartă aeriană de intrare în România, un obiectiv de importanță strategică pentru dezvoltarea turismului și economiei românești în general.

Traficul unui aeroport este un indicator al nivelului de dezvoltare turistică a unui oraș și al maturității mediului local de afaceri. În ultimii 30 de ani, observăm o dublare, la fiecare 10 ani, a numărului de pasageri pe Aeroportul Internațional Otopeni. Înainte de pandemia COVID-19, Aeroportul Internațional Otopeni opera 300 de zboruri pe zi, reprezentând, conform Memorandumului aprobat de Guvernul României, 66% din traficul aerian internațional al României (14,7 milioane de pasageri în anul 2019).

Cu toate acestea, dezvoltarea activității aeronautice și a traficului de pasageri nu a fost dublată de modernizarea infrastructurii aeroportuare, care se află astăzi sub standardele europene și îngreunează fructificarea potențialului de dezvoltare al capitalei. În prezent, capacitatea de procesare a Aeroportului Internațional Otopeni este mult depășită, ceea ce se traduce în timpuri mari de așteptare și cozi interminabile la ghișeele de check-in, la punctele de trecere a frontierei și la porțile de îmbarcare. De asemenea, Aeroportul Internațional Otopeni se confruntă cu alte provocări: infrastructura generală uzată fizic și moral, mentenanța slabă, servicii de curățenie subdimensionate, echipamente uzate, capacitatea de gestionare a bagajelor depășită.

Acestor provocări li se adaugă și problemele privind subdimensionarea spațiilor de parcare și conectivitatea defectuoasă: serviciile de taxi slab calitative și insuficiente, subdimensionarea transportului public, frecvența redusă a trenurilor.

Pe lângă provocările care țin de infrastructura aeroportuară, nu putem să nu remarcăm și slaba calitate a serviciilor oferite de Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni. Istoric, odată cu dezvoltarea zborurilor comerciale, rolul aeroporturilor s-a schimbat din acela de simpli furnizori de infrastructură în cel de actori competitivi multifuncționali, al căror principal factor de diferențiere este experiența pasagerului (*customer experience*). Din păcate, Aeroportul Internațional Otopeni nu a avut în vedere și această dimensiune de dezvoltare.

Pentru remedierea acestor probleme și îmbunătățirea infrastructurii și serviciilor oferite de Aeroportul Internațional Henri Coandă București, salutăm demersurile autorităților pentru realizarea unui nou terminal modular de pasageri și a infrastructurii conexe (platformă de parcare aeronave, căi de rulare, racordul la actualul sistem de piste, etc.). De asemenea, salutăm demersurile privind extinderea spațiilor de parcare prin construcția pe verticală a unor noi parcuri. Mai mult, remarcăm mențiunea referitoare la „poziția geostrategică a României” care „conferă **un potențial ridicat pentru dezvoltarea unui nod aerian intercontinental, municipiul București având șansa de a reprezenta principala poartă aeriană din estul Uniunii Europene**” și considerăm că toate planurile de dezvoltare a Aeroportului Internațional Otopeni trebuie subsumate acestui obiectiv strategic, după modelul altor *hub-uri* aeriene internaționale (Londra, Frankfurt, Paris, Amsterdam, Istanbul, Qatar, Singapore etc.).

PROPUNERI

Pentru atingerea acestui obiectiv strategic, propunem o serie de aspecte pe care credem că autoritățile trebuie să le aibă în vedere:

INFRASTRUCTURA AEROPORTUARĂ

Realizarea unui nou terminal de pasageri corect dimensionat ar trebui să asigure separarea fluxurilor zborurilor naționale și internaționale, pentru a evita problemele care țin de aglomerarea ghișeelor de check-in și a procesului de gestionare a bagajelor. De asemenea, acest demers ar trebui dublat de modernizarea și reabilitarea spațiilor actualului terminal și de asigurarea complementarității între serviciile oferite de cele două clădiri. Considerăm că ar trebui analizată inclusiv oportunitatea extinderii terminalului existent, în paralel cu operaționalizarea noului terminal, în măsura în care prognozele de trafic susțin un astfel de demers.

Reabilitarea tuturor căilor de rulare și a pistelor este esențială pentru atragerea zborurilor intercontinentale și pentru siguranța operațiunilor de aterizare/decolare și taxi. Credem că poate fi analizată și oportunitatea construirii unei noi piste care să permită decolarea și aterizarea avioanelor de mare capacitate (pasageri și cargo).

În ceea ce privește infrastructura conexă, credem că trebuie soluționate cu prioritate problemele care țin de locurile de parcare și de terminalele de îmbarcare/debarcare a pasagerilor care utilizează transportul public.

CONECTIVITATEA

Pentru activarea întregului potențial economic al Aeroportului Internațional Otopeni, este esențială o bună conectare a acestuia cu municipiul București, atât prin căile rutiere, cât și prin cele feroviare. Deși conectarea actualului terminal la rețeaua feroviară este un pas înainte, remarcăm limitările acestui proiect: calea ferată este simplă, neelectrificată și utilizează, pe o mare porțiune din traseu, o infrastructură uzată care necesită intervenții majore. De asemenea, analizând propunerea de conectare a viitorului terminal al Aeroportului Internațional Otopeni la rețeaua feroviară, remarcăm o serie de soluții care s-au dovedit nepotrivite, precum racordul printr-o linie simplă, care reduce mult capacitatea de a asigura o frecvență potrivită a trenurilor. Mai mult, credem că realizarea unui racord separat față de cel existent pentru actualul terminal este o soluție nepotrivită și recomandăm reanalizarea acesteia. Urmând modelul altor aeroporturi internaționale europene, spre exemplu Heathrow (Londra), suntem de părere că ar trebui identificată o soluție de racord feroviar care să permită conexiunea directă (expres) dintre Gara de Nord, terminalul existent și noul terminal al Aeroportului Internațional Otopeni, printr-o linie ferată dublă, electrificată. Credem că astfel de soluții vor îmbunătăți siguranța călătorilor și vor crește atractivitatea transferului feroviar, prin îmbunătățirea frecvenței trenurilor și reducerea timpului călătoriei, permițând, în perspectiva finalizării trenului metropolitan, o conectivitate feroviară cu aeroportul crescută pentru întreaga zonă metropolitană a capitalei.

În ceea ce privește transportul rutier, recomandăm optimizarea liniilor de transport public către aeroport, creșterea frecvenței autobuzelor expres și conectarea tuturor polilor economici ai capitalei, prin transport public, la Aeroportul Internațional Otopeni.

Nu în ultimul rând, recomandăm urgentarea conectării Aeroportului Internațional București la Autostrada 3 București – Ploiești (viitoarea autostradă București – Borș) și la viitoarea Autostradă 0 Autostrada de Centură a Capitalei, prin construirea drumului expres de legătură Henri Coandă Expres, cuprins în *Masterplanul General de Transport al României*. O astfel de legătură rutieră de mare viteză va asigura, în perspectiva finalizării autostrăzilor A0, A3 și A7, conectarea Transilvaniei și Moldovei, prin rețeaua națională de autostrăzi, la Aeroportul Internațional Otopeni, stimulând operațiunile cargo, precum și conectarea Dobrogei, prin A2 – A0.

SERVICIILE ȘI TURISMUL

Pentru a crește atractivitatea și competitivitatea Aeroportului Internațional Henri Coandă București, deși sunt esențiale, investițiile în infrastructură nu sunt suficiente. Ele trebuie dublate de servicii de calitate, optimizate și atractive pentru pasageri. Printre acestea, credem că este prioritară dimensionarea corectă și eficientizarea serviciilor de curățenie și a celor de gestionare a bagajelor, cele din urmă contribuind la reducerea timpilor de așteptare și la eficientizarea fluxurilor de sosiri. În completarea acestora, credem că serviciile de check in și cele de îmbarcare trebuie optimizate și suplimentate, pentru a asigura capacitatea de gestionare a traficului de pasageri, mai ales la orele de vârf.

În ceea ce privește experiența pasagerilor, credem că serviciile oferite de Aeroportul Internațional Henri Coandă București trebuie îmbunătățite semnificativ. În acest sens propunem următoarele soluții care pot fi avute în vedere, menționând că lista nu este una exhaustivă:

- atragerea operatorilor economici de o manieră competitivă pentru oferirea de servicii pe principalele segmente comerciale și diversificarea ofertei existente cu scopul stimulării și îmbunătățirii calității acestora;
- optimizarea fluxurilor de pasageri care utilizează Aeroportul Internațional Otopeni ca aeroport de origine, în zonele duty free ale aeroportului;
- crearea unor zone centrale de așteptare, cu servicii de ospitalitate, atât în terminalul de plecări cât și în cel de sosiri;
- îmbunătățirea infrastructurii saloanelor business (*business lounges*) și extinderea acestora, în perspectiva traficului intercontinental;
- îmbunătățirea facilităților pentru parcare de lungă durată;
- îmbunătățirea infrastructurii zonelor de așteptare din jurul porților de îmbarcare și creșterea confortului acestora;
- îmbunătățirea imaginii întregului aeroport prin soluții inovative de design, care să utilizeze un concept general unitar integrând elemente de specificitate locală, după modele internaționale de succes (Istanbul, Singapore);
- realizarea unor platforme de observație cu servicii de ospitalitate și acces public, după modelul implementat în terminalul Aeroportului Internațional Brașov;
- optimizarea procesului de *drop off / pick up* al pasagerilor și fluidizarea acestuia;

Credem de asemenea, că trebuie îmbunătățită dimensiunea de promovare turistică a României. Aeroportul Internațional Henri Coandă București, ca principal nod aerian al țării, trebuie să se poziționeze ca o carte de vizită a turismului românesc, oferind călătorilor o imagine a produselor, tradițiilor și reperelor locale, așa cum se întâmplă în majoritatea aeroporturilor din alte capitale

europene. Astfel de servicii pot fi integrate în oferta de ospitalitate sau comerț oferite de Aeroportul Internațional Otopeni, în colaborare cu operatorii economici. Recomandăm, de asemenea, realizarea unui centru de informare turistică adecvat, în interiorul Aeroportului Internațional Otopeni, care să ofere, pe lângă informații, servicii precum achiziționarea biletelor de călătorie pentru transportul public urban și pentru transferul către alte orașe prin operatori economici de transport sau servicii de închiriere a autoturismelor. Un astfel de centru care reunește o gamă largă de servicii va îmbunătăți semnificativ transferul de la aeroport către municipiul București și alte centre urbane de interes.

CONSIDERAȚII FINALE

Reiterând importanța strategică și potențialul economic ale Aeroportului Internațional Henri Coandă București, susținem demersurile autorităților române în sensul continuării strategiei de dezvoltare a aeroportului și accelerării pașilor procedurali necesari pentru valorificarea oportunităților de dezvoltare a acestuia. Totodată, contextul concurențial generat de afirmarea îndelungată și extinderea continuă a aeroporturilor din regiune, respectiv Viena și Istanbul reclamă o strategie dezvoltată multi-sectorial și acțiuni pregătitoare imediate pentru a se putea trece la implementare fără întârzieri suplimentare odată cu adoptarea acesteia.

Prin urmare, considerăm esențial și încurajăm instituțiile de resort din România să crească gradul de **transparentizare, coordonare și promovare a dezvoltării Aeroportului Otopeni și a infrastructurii logistice aferente, atât în scopul asigurării unui nivel înalt de competitivitate și eficiență în derularea fiecărei etape de implementare a procesului de modernizare, cât și al sporirii competitivității și, deci, a atractivității României în raport cu alte state sud-est/central europene în planurile de afaceri ale investitorilor existenți și potențiali.** Avantajul tuturor pasagerilor care vor tranzita cel mai mare aeroport al României alături de dezvoltarea facilităților aeroportare vor reprezenta factori importanți în susținerea turismului românesc, prin efectul multiplicator asupra afacerilor din industria ospitalității. În perspectiva de termen mai lung a corelării cu dezvoltarea unor facilități logistice și de transport multi-modal, extensia și modernizarea Aeroportului Internațional Henri Coandă reprezintă o forță de propulsie pentru economie, un imperativ, și nu cheltuieli volutuarii.

În numele Grupului de lucru pentru Turism al AmCham România, ne exprimăm deschiderea pentru organizarea unei întrevederi la nivelul conducerii Ministerului Transporturilor, în care să detaliem perspectiva și modul în care putem susține eforturile autorităților de modernizare și dezvoltare a Aeroportului Internațional Henri Coandă București.